

建設業

# 現場の トラブル 対策ガイド

# Q & A

新連載

矢野・千葉総合法律事務所  
弁護士 千葉 博

## 二次下請業者が 起こした 交通事故に関する 元請の責任



**Q** 当作業所で資・機材などの搬入を行っている運送会社のトラックが、青信号で交差点に進入したにもかかわらず歩行者をはね、ケガをさせてしまいました。もちろん、そのトラックは元請である当社の所有ではなく、当社の一次下請が資・機材の運搬を依頼している会社のものですが、被害者側はなぜか損害賠償を当社に求めてきています。こういった場合、先方の求めに応じる必要はあるのでしょうか？

**A** 残念ながら、今回の事例の場合、たとえ他社の従業員の事故であっても、貴社が責任を問われることは十分にありうるケースといえます。このような責任が生じないように、事前に対策を織り込んでおくことが、今後の観点からはなにより重要になります。

自社の従業員でもない者の交通事故に関し「被害者から請求が来た」というのは、確かに通常感覚でいうと抵抗を感じられるかもしれませんが、現実には以下に挙げる理由により、被害者からの損害賠償請求に応じざるを得ないケースがあります。

●● 企業が責任を負う根拠 使用者責任 ●●

物損事故、人身事故の場合を問わず問題になる考え方として、民法第715条の「使用者責任」というものがあります。この使用者責任というのは、

- 使用者・被用者という関係があること
- 「事業の執行について」といえること
- 被用者の不法行為があること

という要件を満たしたときに、使用者（今回の事例の場合、ご質問をなさった会社）について損害賠償責任を負うことを認めたものです。

簡単にいえば、被用者（一次下請が運搬を依頼している会社）が仕事に起こした事故について、あなたの会社は責任を問われることとなります。しかも、この責任は見かけほど生じる範囲が狭いものではない、という特徴があります。

●● 使用者・被用者の関係とは ●●

「使用者・被用者という関係があること」については、労働契約がなければならぬというのではなく、請負契約や委任契約といった他の契約の場合にも該当する可能性があり、場合によっては直接の契約関係がないにもか

かわらず「使用者・被用者」とされることもあります。過去の判例からいえば、実質的な指揮監督関係（つまり、使う・使われるという関係）があれば《契約の有無・態様を問わない》とされているのです。

そもそも、この使用者責任とは、使用者が、人を使うことで自らの活動領域を拡大し、より多くの利益を上げられているのだから、その過程で発生した損害についても負担するのが公平である、という報償責任の法理という考え方、および被害者保護の観点で規定されたものです。したがって、人を使って企業が自らの活動領域を広げることができる関係、すなわち実質的な指揮監督関係があればよいとされているのです。

今回のようなケースの場合、たとえ一次下請の依頼先の起こした事故とはいえ、使う・使われるという関係さえあれば、「使用者・被用者」の関係にあるとされてしまいます。

たとえば、その運搬過程について、貴社からこと細かな指示が出ているような場合には、たとえ一次下請の依頼先が起こした事故であっても、貴社に使用者責任が生じることはありえます。つまり、二次・三次等の下請業者に対してまで直接具体的な指示をすることは危険である、ということになります。

#### ●● 「事業の執行について」の意味 ●●

次に「事業の執行について」という意味ですが、これは大まかにいって“ 作中に ” という理解でも差し支えないと思われます。ただし、これも過去の判例ではかなり広めに解されており、実際には作中ではなくても、たとえば従業員が会社の車両を勝手に使用していたというようなときであっても、はたから見て作中と見えるような場合には「それに該当する」としています。

これは会社側にとって一見酷なようですが、被害者保護という趣旨から、あまり絞りをかけずに加害者の責任を認めようとしている結果といえます。今回のようなケースでも、貴社の社名が入ったトラックなどの使用を許していた場合などには、これにあたりとされる可能性は否定できません。

#### ●● 企業が責任を負う根拠 運行供用者責任 ●●

以上のように、企業の責任を広く認める傾向にある使用者責任ですが、被害者保護という観点から、人身事故については、さらに被害者に有利な規定である「運行供用者責任」が認められることとなります。

運行供用者責任とは、自動車損害賠償保障法（自賠法）第3条が、人身事故において、保有者など「自己のため

に自動車を運行の用に供する者（運行供用者）は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる」ものをいいます。

この自賠法第3条の責任は人身事故についてのみ適用されるのですが、具体的な要件としては、被害者が「自動車の運行によって」その「生命又は身体」が害された場合であって、「これによる損害の発生」が認められることさえ立証すれば、損害賠償責任が認められることとなります。すると、今回の相談事例で問題となるのは、運行供用者とは「いったい誰か」という点でしょう。この運行供用者という概念はわかりにくいのですが、理論的には「運行支配」と「運行利益」の二面から判断するものとされています。

#### ●● 運行支配と運行利益の判断 ●●

「運行支配」とは、運行に対し、事実上の支配を及ぼしうる状況を広く含むとされ、「運行利益」とは経済的・物質的利益を得る場合のみならず、ある者のためにする立場にあることを広く含むとされています。つまり、この要件も被害者保護の観点からゆるく解される傾向があり、ある車両の利用について何らかの支配を及ぼしているといえ、また、何らかの利益を得ているといえる場合であれば、広く「運行供用者」にあたるということになります。

社有車の業務中の事故ではこの要件を満たしてしまうことはまず間違いないでしょうし、業務中でなく無断に使用されているような場合にも、なお運行支配・運行利益を認め、所有者に運行供用者責任を認めた判例は多数存在します。

また、運行支配・運行利益が認められればよいのですから、運行供用者とされるのは、必ずしも車両の所有者とは限りません。従業員がマイカーを用いて企業の業務を行い、その際に事故を起こしたというのであれば、企業には、通常、運行支配も運行利益も認められるでしょうし、自車両の持込みで配送等を行っている社外の業者の事故についても、運行支配・運行利益が認められ、注文者である企業が運行供用者責任を負うことがあるわけです。

#### ●● 適切な対応を ●●

このように、法律上は、被害者保護の観点から、常識からかなり広げられた形で企業の責任を認める傾向にあります。「たかが物を運ぶくらいで」と事態を軽く見ることなく、十二分に注意を払って資・機材を手配することが、これからの技術者には求められているのです。